CRT-2000-11

Centre de recherche sur les transports (C.R.T.)
Centre for Research on Transportation

TRAJETS URBAINS ET RISQUES DE VICTIMISATION

par

Pierre Tremblay
Marc Ouimet

Mars 2000

100-05366/

CRT-2000-11

*TRAJETS URBAINS ET RISQUES DE VICTIMISATION**

par

Pierre Tremblay[1]
Marc Ouimet[1]

* *Plusieurs personnes ont participé à cette étude et nous tenons à les remercier vivement de leur précieuse collaboration: Jocelyn Grondines, Daniel Brousseau et Isabelle Trottier de la division de recherche et développement de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM); Lise Roy et Pierre Ste-Marie de la division d'aménagement urbain de la Communauté urbaine de Montréal (CUM); Jean-Denis Ricard du service de surveillance et Serge Bélanger du service d'informatique de la STCUM. Nous souhaitons également remercier Serge Dupont qui a fait en sorte que cette étude puisse être envisagée mais également réalisée.*

[1] École de criminologie, Pavillon 3200 Jean-Brillant, Université de Montréal, C.P. 6128, succursale Centre-ville, Montréal, CANADA H3C 3J7

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec,
Bibliothèque nationale du Canada, 2000

Sommaire.

Les acteurs urbains sont généralement en mouvement et cessent de l'être seulement lorsque leurs activités exigent d'eux qu'ils demeurent stationnaires pour un intervalle de temps limité. Leurs parcours, composé de sommets (destinations) reliés entre eux par des chemins, forme un circuit, chaque trajectoire ramenant le plus souvent la personne qui se déplace à son point d'origine. Nous analysons la distribution des probabilités individuelles de victimisation personnelle associées aux diverses destinations qui définissent ce parcours (lieux de magasinage, de loisir, de vie domestique et de travail) et ses lieux intercalaires de transit ("la rue", le métro et les autobus). Cette analyse, basée sur les délits rapportés à la police à Montréal en 1995, prend en considération la distribution de la densité, variable selon les sites urbains, des occasions de contacts interpersonnels et propose une évaluation comparée des risques individuels de victimisation auxquels sont exposés les usagers du métro.

Mots-clés: criminalité - densité - métro - déplacements intra-urbains - transports en commun - victimisation personnelle

Abstract

Origin and destination surveys capture the daily and nightly flows and destinations of work, leisure, shopping and school trips. They provide a basic mobility grid on which to locate crime occurences (reported to the police). In this paper intra-urban trips are assigned various destination points (work, leisure, home, shopping) and paths (streets, metro and bus stations). Place and path-specific rates of personal victimization are then computed on the basis of time spent in such locations and daily prevalence of individuals converging towards them. The paper assumes that the likelihood of being victimized is a multiplicative function of the density of interpersonal contact opportunties. Our main focus is to assess the extent to which actual rates of personal victimization in the metro stations are higher (or lower as, in fact, the findings indicate) than could be expected.

Key-words: crime - urban trips - urban density - public transport - metro - personal victimization

Introduction

Comme le souligne Felson (1998:88-90) la mobilité accrue des citadins, combinée notamment à l'entrée des femmes sur le marché du travail, a eu pour effet de disperser leurs activités quotidiennes loin des lieux résidentiels et de les disperser eux-mêmes dans un plus plus grand nombre de logements et de véhicules (pour le cas de Montréal, voir Bussière et Dallaire, 1994; Coffey et Drolet, 1994); Chapleau, 1994). Une conséquence indirecte de cet état de choses a été d'élargir à la fois le rayon d'action de délinquants à la recherche d'occasions criminelles intéressantes et le rayon d'exposition des victimes potentielles: moins d'individus dans les rues susceptibles de prévenir une agression, plus de logements vides durant la journée ou la soirée et plus de véhicules laissés sans surveillance. Une étude récente (Ouimet et al., 1998: 202-3) indique que plus de la moitié des délinquants arrêtés à Montréal n'habitent pas le quartier où ils ont commis le crime dont on les accuse (cette proportion varie de 32% à 84% selon les quartiers et de 34% à 85% selon les délits). De manière analogue, une analyse de 1446 délits commis à Philadelphie par une cohorte de délinquants juvéniles (Rand, 1986) montre que les deux tiers d'entre eux ont choisi de commettre leurs délits ailleurs que dans leur quartier de résidence; même lorsqu'ils réalisaient ces délits à proximité de leur domicile, la moitié des victimes ciblées n'y habitaient pas. D'autres études aboutissent à des résultats analogues (McIver, 1981;Gabor et Cottheil, 1984; Costanzo et coll., 1986; Wikstrom et Dolmen, 1990; Hesseling, 1992).

Dans cette étude nous nous intéressons davantage aux déplacements des victimes potentielles qu'aux trajets des délinquants eux-mêmes. Nous supposons que les acteurs urbains sont généralement en mouvement et qu'ils cessent de l'être seulement lorsque leurs activités exigent d'eux qu'ils demeurent sationnaires pour une période de temps limitée. Un déplacement est défini comme la décision individuelle de se mouvoir d'un endroit à l'autre pour un motif précis. Deux déplacements qui n'ont pas la même finalité sont considérés comme des déplacements distincts. A chaque déplacement correspond un trajet délimité en amont par son point d'origine (ou de départ) et en aval par son son point de destination final. La proportion de citadins qui ne se déplacent pas au moins une fois au cours d'une journée quelconque de semaine n'a cessé de décliner depuis vingt ans: 21% en 1938, 20% en 1982, 17% en 1987 et 14% en 1993 (STCUM, 1995a:5). Nous tirons profit des sondages origine-destination qui s'intéressent à la séquence précise des trajets urbains journaliers, la nature des moyens de transport utilisés pour chaque déplacement de la séquence, et leurs diverses finalités (magasinage, études, travail, loisirs, retours au domicile). Un déplacement qui utilise plusieurs modes de transport distincts est qualifié de multimodal. Une trajectoire urbaine individuelle est la séquence des déplacements distincts qu'une personne effectue pendant une période de 24 heures. Ce parcours, composé de sommets (destinations) reliées entre elles par des chemins (trajets), forme un circuit, chaque trajectoire ramenant le plus souvent la personne qui se déplace à son point de départ ("retour à domicile").

La distance ainsi franchie n'est pas seulement physique ou "spatiale". En se déplacant, chacun renouvelle la configuration de ses interactions sociales et la position relative qu'il y occupe: il se libère temporairement de l'emprise d'un rapport d'autorité dont il s'éloigne mais d'autres instances régulatrices prendront la relève tout au long du parcours; il quitte

provisoirement un entourage familier, en fréquente d'autres qui lui sont plus étrangers, pour se retrouver sur un "terrain connu" qu'il quittera quelque temps après; il laisse derrière lui une partie de ses biens, mais s'en procure d'autres en chemin ou à destination, qu'il rapportera ou non au site de départ. Alors qu'il est en mouvement, d'autres le sont également: provenant de milieux sociaux similaires ou très différents, leurs trajets accompagneront le sien ou bien le croiseront de biais ou en sens inverse. Ce sont ces intersections qui définissent la trame sociale de chaque trajectoire individuelle. La densité variable des occasions de contact qui se présente à lui tout au long du parcours détermine en partie la probabilité conditionnelle que ces occasions se développent en rencontres amicales (généralement brèves) ou donnent lieu, au contraire, à des collisions accidentelles ou à des affrontements hostiles.

Dans cet article nous proposons une stratégie d'analyse pour estimer les risques individuels de victimisation auxquels sont exposés les usagers du métro de Montréal. Cette stratégie prend en considération la totalité des destinations et des trajets quotidiens de la population urbaine. L'article est divisé en quatre sections. Les deux premières sont descriptives et soulignent la spécificité à la fois du répertoire de délits susceptibles d'être commis dans le métro et de la composition sociale des protagonistes que ces délits opposent entre eux. Les deux dernières ont un caractère analytique. Dans la troisième section les risques individuels de victimisation sont rattachés aux caractéristiques écologiques des trajectoires parcourues plutôt qu'aux caractéristiques personnelles de ceux qui se déplacent. Les résultats de cette analyse aboutissent à la conclusion que la probabilité qu'un usager du métro soit la cible d'une victimisation personnelle est nettement moins élevée qu'on ne pourrait le supposer a priori et suggère que trois facteurs peuvent contribuer à cet (heureux) état de choses: les occasions de friction augmentent sans doute en fonction de la densité des occasions d'interaction que produit le métro, mais les occasions d'entraide et de protection également; les gains que le métro assure aux délinquants potentiels sont beaucoup plus modestes que ceux qu'ils peuvent espérer se procurer dans d'autres sites urbains; par ailleurs, le taux d'encadrement et de surveillance exercé par les agents de surveillance (avec le concours des autres employés) du métro semble plus élevé que celui que les corps policiers sont en mesure d'offrir pour les autres espaces publics.

1. Incidence des victimisations personnelles dans le métro.

Les délits rapportés à la police de la Communauté urbaine de Montréal sont classés en fonction du lieu ou du site de leur occurence (Cf. Annexe 1). Les statistiques policières distinguent près d'une centaine "d'endroits" ou de "lieux" du crime. Les crimes du métro regroupent ainsi les délits commis dans les wagons du métro et ceux qui se produisent dans les stations de métro ou à proximité immédiate. En combinant ces deux "endroits" il devient possible de recenser le nombre total de délits commis dans le métro. De manière analogue les délits commis dans les autobus, les abribus et les terminus sont regroupés dans une catégorie distincte ("autobus et terminus"). En pratique, il est malaisé de distinguer un délit commis à proximité du métro et un délit commis dans un terminus à la sortie du métro. Les données les plus détaillées dont nous disposons dans cette étude est la banque informatisée (et dénominalisée) des délits rapportés au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal en 1995. En 1995, 86% des délits commis dans le métro se sont produits ailleurs que dans les wagons

proprement dits (i.e. dans les stations ou à proximité) et 52% des délits commis dans les stations d'autobus ont été commis ailleurs que dans les autobus proprement dits (abribus, terminus et autres édifices).

Pour les délits qui se commettent dans le métro, les rapports d'événements consignent souvent, mais pas toujours, la station de métro où ce crime a été commis (qu'il ait été commis dans un wagon ou ailleurs). Dans bien des cas on ne sait pas exactement où le vol par exemple a été effectivement commis et dans d'autres cas l'information est disponible mais n'est pas consignée dans les dossiers. Les délits pour lesquels on connait la station de métro où ces délits ont été commis forment toujours une fraction du nombre total de délits dont on sait qu'ils ont été commis dans le métro (sans pour autant que l'on puisse identifier la station de leur occurence). Dans cette étude nous analysons le tout et non la fraction.

Les statistiques criminelles regroupent habituellement les délits en catégories très générales (crimes contre la personne, crimes contre la propriété, autres délits). Nous nous intéressons aux victimisations personnelles auxquelles sont exposés les usagers du métro. Ainsi la cible d'un méfait ou d'un acte de vandalisme n'est pas l'usager du métro mais le métro lui-même et ceux qui en assument la responsabilité. La cible d'un vol à l'étalage dans le métro est un commerce qui se trouve dans le métro mais ne concerne pas directement la masse de ses usagers. Finalement certains délits n'ont pas de victime particulière (les infractions aux lois sur les stupéfiants ou les infractions relatives aux délinquants en liberté illégale).

Insérer Tableau 1

Nous avons donc classé les délits du métro en répertoires distincts (cf. Annexe 2). Le premier répertoire regroupe les attaques et les vols sur la personne qui ciblent les particuliers et qui peuvent se produire indifféremment dans le métro ou dans d'autres sites urbains (Répertoire A du Tableau 1). Ce sont les seuls délits que nous analyserons en détail dans cette étude. Le répertoire B regroupe les délits qui ciblent au premier chef les acteurs corporatifs ou institutionnels: les autorités du métro elles-mêmes dans le cas des vandalismes ou les commerces dans le cas de certains vols. Le Répertoire C comprend une variété hétéroclite de délits et d'infractions (sans victimes particulières) à laquelle nous ajoutons cependant les agressions commises à l'endroit des policiers ou des agents de la paix (agents de surveillance du métro). Ces voies de fait nous renseigne indirectement sur la fréquence d'arrestations ou d'interpellations "difficiles" qu'ils doivent effectuer dans le cadre de leur travail. Finalement le répertoire D (que l'on retrouve dans l'Annexe 3 mais qui n'est pas incorporé dans le Tableau 1) inclut les victimisations personnelles qui tout en ciblant les particuliers (cambriolage résidentiels, vols et méfaits "sur" les véhicules automobiles, vols qualifiés "dans" les véhicules automobiles, vols "de" véhicules automobiles etc) ne sont pas susceptibles d'être commises dans les transports en commun. Les délits commis dans le métro ne représentent en 1995 qu'un sous-ensemble très restreint (1.1% de l'ensemble des délits qui sont commis à Montréal (2191 sur 199,165) commis à Montréal. Parmi ces délits, la prévalence relative des agressions et des vols sur la personne y est cependant 2.7 fois plus élevée (cf. Annexe 3).

Tableau 1. Evolution de la criminalité dans les transports en commun (Montréal, 1995-1998)

	1995			1996			1997			1998		
	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total
Répertoire A:Victimisations personnelles												
(1) Homicide	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0
(2)Tentative hom.	2	0	2	6	0	6	2	2	4	6	2	8
(3)Agressions sexuelles	33	18	51	100	48	148	62	42	104	44	42	86
(4)Indécences	18	10	28	25	12	37	18	9	27	13	17	30
(5)Autres agressions												
- graves	49	18	67	113	60	173	117	54	171	117	57	174
- simples	145	117	262	174	104	278	160	123	283	169	134	303
(6)Enlèvements	5	1	6	5	3	8	13	0	13	6	1	7
(7)Vol qualifiés,extorsions	288	54	342	596	132	728	522	184	666	625	162	787
(8)Harcèlements,menaces,												
aut.crimes violents	63	30	93	68	27	95	45	26	71	55	37	92
(9)Vols >$5000	8	3	11	4	3	7	5	0	5	8	3	11
(10)Vols <$5000												
-à la tire,sacs à main	554	191	745	598	295	893	853	375	1228	976	422	1398
-bicyclettes	124	2	126	85	15	100	120	34	154	169	66	235
-autres vols	298	145	443	159	75	234	156	105	261	140	78	218
Ensemble des victimisations pers.	1690	599	2289	1930	786	2716	2091	903	2294	2328	1021	3349
Répertoire B: Autres victimisations												
(1)Port armes	8	4	12	7	2	9	0	2	2	7	3	10
(2)Incendies criminels	9	13	22	5	8	13	2	9	11	0	6	6
(3)Méfaits,vandalisme	148	339	487	204	712	916	52	394	446	105	459	564
(4)Vols qual.(commerces,inst.)	2	1	3	30	2	32	10	2	12	6	2	8
(5)Intro. (commerces,autres)	24	15	39	20	10	30	16	18	34	22	2	24
(6)Vols à l'étalage<$5000	1	0	0	1	2	3	1	2	3	1	4	5
(7)Fraudes,monnaie	68	22	79	34	1	35	41	2	43	25	3	28
Ensemble des autres victimisations	260	383	643	301	737	1038	122	427	551	166	479	645

Tableau 1 (Suite et fin). Evolution de la criminalité dans les transports en commun (Montréal, 1995-1998)

	1995			1996			1997			1998		
	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total	Métro	Autobus	Total
Répertoire C: Autres délits												
(1)Agressions contre policiers	7	1	8	9	2	11	9	1	10	11	3	14
(2)Agressions c. ag. paix	28	2	30	51	5	56	37	8	45	35	1	36
(3)Nuire à ag. de la paix	21	2	22	40	1	41	24	2	26	25	1	26
(C.1) à (C.3)	56	5	61	100	8	108	70	11	81	71	5	76
(4)Délinquants en liberté	16	1	17	73	12	85	63	19	82	46	18	64
(5)Querelles	16	2	18	13	3	16	28	3	31	21	7	28
(6)Infr.drogues	2	0	2	34	1	35	22	3	25	44	8	52
Ensemble des délits et infractions	2191	1064	3255	2573	1624	4197	2480	1514	3994	2625	1619	4244

Le Tableau 1 fait état de l'évolution de la délinquance commise dans le métro entre 1995 et 1998. Les victimisations personnelles dans le métro ont augmenté de manière substantielle entre 1995 et 1998: 1690 en 1995, 1930 en 1996, 2081 en 1997 et 2328 en 1998 (une augmentation de 38%). Ce qui est vrai du métro est également vrai des délits commis dans les autobus et les terminus: 599 en 1995 mais 786 en 1996, et 1021 en 1998 (une augmentation parallèle de 79%). Les délits qui ont augmenté de manière durable sont les vols qualifiés et les vols à la tire: 288 vols qualifiés en 1995 dans le métro, mais 596 en 1996, 522 en 1997 et 625 en 1998 (une augmentation de 217%); 554 vols à la tire (vols de sacs à main) en 1995, 598 en 1996, 853 en 1997 et 976 en 1998 (une augmentation de 76%). Les agressions sexuelles ont également augmenté (33 en 1995, 44 en 1998), tout comme les autres voies de fait: 194 en 1995 mais 286 en 1998 (une augmentation de 47%).

Un plus grand nombre d'arrestations ou des interpellations "difficiles" accompagne cette augmentation des délits commis aux dépens des usagers du métro: 35 agressions contre des policiers ou des agents de la paix en 1995, 60 en 1996, 45 en 1997 et 55 en 1998. Il est intéressant d'observer que les interpellations de délinquants en situation irrégulière (liberté illégale, défaut de comparaître) a également augmenté: 16 cas en 1995 mais 46 cas en 1998.

Il est peu vraisembable que cette augmentation des agressions, des vols qualifiés et des autres vols soit imputable à une mobilisation accrue des ressources de surveillance. Les effectifs des agents de surveillance du métro[1] sont demeurés stables depuis 1992 (environ 135 agents en 1992, 150 en 1999 - une augmentation du personnel de 11% seulement tout au plus). La clientèle du métro ne s'est pas élargie et on ne voit pas pourquoi les usagers auraient soudainement, depuis 1995, enclins à rapporter davantage les victimisations dont ils ont fait l'objet. Il est vrai que les variations annuelles de l'incidence de certains formes de délinquance (méfaits ou actes de vandalisme) doivent être interprétées avec circonspection parce qu'elles peuvent tout simplement être le résultat d'une directive d'en faire un décompte plus exhaustif. Mais ce n'est pas le cas des incidents de victimisation personnelle dont il est question ici. Il ne semble guère faire de doute que leur incidence, dans les deux principeaux réseaux de transport en commun de Montréal, ait effectivement augmenté entre 1995 et 1998. Cette augmentation est préoccupante parce que la gravité relative des victimisations commises dans le métro n'est pas triviale: 35% d'entre elles ont été commises, en 1995, avec une arme (couteau, autres instruments arme à feu); la proportion est de 33% pour celles qui ont été commises dans les rues de Montréal.

2. Taux de victimisation personnnelle selon le sexe et l'âge des usagers du métro

Les données policières concernant le sexe, l'âge ou d'autres caractéristiques des suspects et victimes sont sysématiquement consignées pour les crimes contre la personne (délits violents)

---

[1] Communication personnelle de Jean-Denis Ricard, Service de surveillance du métro, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

et occasionnellement pour les autres crimes[2]. Il en résulte que le profil des victimes ou des suspects que nous présentons dans les Tableaux 2 et 3 correspond principalement à celui des protagonistes impliqués dans des délits de violence. Les renseignements sur sur les délinquants se limitent, bien entendu, à ceux qui ont été interpellés. Sur les 1690 victimisations personnelles commises dans le métro en 1995, nous connaissons l'âge et le sexe des victimes dans 33% (N=571) et 37% (N=622) des cas respectivement. Sur les 55,292 victimisations personnelles commises à Montréal en 1995, nous connaissons la classe d'âge et le sexe des victimes dans 40% (N=22,123) cas et 42% (N=23,005) des cas respectivement. La perte d'information est comparable dans les deux cas. On peut donc supposer que les biais d'échantillonnage sont similaires pour les deux populations de délits.

Age des victimes

Le profil qui se dégage de cet exercice est instructif. Les protagonistes impliqués dans les victimisations personnelles commises dans le métro sont en majorité des juvéniles de 10 à 19 ans: c'est le cas de 52% des victimes et de 51% des suspects. Cette proportion est de 16% seulement pour l'ensemble des victimisations personnelles commises à Montréal. Les stations de métro (tout comme les stations d'autobus) sont donc confrontées à un problème spécifique de délinquance juvénile.

Insérer Tableau 2

On pourrait supposer que cette dominance de la délinquance juvénile résulte de ce que les 10 à 19 ans ont un poids démographique plus élevé dans le métro que dans d'autres sites urbains. En fait, selon les données d'achalandage de l'enquête origine et déplacement de 1993 (STCUM, 1995b), ils représentent 15% des usagers du métro et 11% de la population de Montréal, un écart trop faible pour expliquer la place disproportionnée qu'occupe dans le métro la délinquance juvénile.

Nous disposons d'une ventilation détaillée des usagers du métro par classe d'âge. Les taux de victimisation sont très inégalement distribués: ils sont cinq fois plus élevés pour les 10 à 19 ans que pour les autres catégories d'âges. A l'inverse, les taux de victimisation des 55 ans et plus sont trois fois plus faibles que ceux des 20 à 44 ans. La criminalité commise dans le métro est dominée par les délinquants de 15 à 19 ans (taux de délinquance de 6.18 par 1,000) et à un moindre degré par les délinquants de 10 à 14 ans (taux de délinquance de 4.40 par 1,000). Pour l'ensemble de ces deux groupes d'âge le taux de délinquance en matière de victimisations personnelles commises dans le métro est de 5.85 par 1,000.

---

[2] Les données disponibles se limitent à celles qui ont été recueillies pour l'année 1995. Les statistiques plus récentes n'étaient pas, en l'occurence, disponibles. Il n'existe pas (encore) d'entente explicite qui permette au service de la surveillance de la STCUM d'analyser et de traiter directement et systématiquement la banque même dénominalisée de données sur la criminalité entretenue et gérée par le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

Tableau 2. Distribution par classe d'âge des taux de délinquance et des taux de victimisation dans le métro de Montréal (1995).

	Métro							Montréal (CUM)	
	Nombre d'usagers	Nombre de victimes N	%	Taux vict. (T^1)	Nombre de suspects N	%	Taux délinq. (T^2)	Ratio T^2/T^1	Vict. %	Délinq. %
(1) < 9 ans	1190	2	.3%	1.68	0	0%	-	-	2%	0.1%
(2) 10 à 14 ans	10445	101	18%	9.67	46	7%	4.40	0.45	-	-
(3) 15 à 19 ans	45123	196	34%	4.34	279	43%	6.18	1.42	-	-
(2)&(3) comb.	55568	(297)	(52%)	5.34	(325)	(51%)	5.85	1.10	16%	16%
(4) 20 à 24 ans	66647	67	12%	1.00	80	12%	1.20	1.20	14%	14%
(5) 25 à 34 ans	89152	82	14%	0.92	154	24%	1.73	1.88	27%	33%
35 à 44 ans	68522	67	12%	0.98	54	8%	0.79	0.81	21%	22%
45 à 54 ans	43027	42	7%	0.98	21	3%	0.48	0.49	11%	9%
55 à 64 ans	22878	11	2%	0.48	5	.8%	0.22	0.46	5%	3%
65 ans +	20478	3	.5%	0.15	3	.5%	0.15	1.00	2.6%	1.3%
Total	367415	571*	100%		642*	100%			100%	100%

* L'âge des victimes n'est pas souvent consigné lorsqu'il ne s'agit pas d'un délit qualifié de "crime contre la personne" ou de crime de violence. Le nombre des victimisations personnelles dont on connait l'âge des victimes est donc plus petit que le nombre total de victimisations personnelles.

Ces victimisations personnelles sont commises principalement au détriment des plus vulnérables ou des plus jeunes, c'est-à-dire les 10 à 14 ans: le taux de victimisation de cette classe d'âge dans le métro est de 9.67 par 1,000: ce taux est deux fois plus élevé que celui des 15 à 19 ans et neuf fois plus élevé en moyenne que celui des 20 à 54 ans. En fait les 10 à 14 ans constituent la cible principale des attaques initiées par les 15 à 19 ans[3]. Les chiffres dont nous disposons suggèrent que le "taxage" qu'exercent les plus "forts" sur les plus "faibles" constitue la configuration dominante de la délinquance juvénile dans les transports en commun[4]. Les données se limitent à l'année 1995, mais l'évolution des vols qualifiés entre 1995 et 1998 indique que cette configuration s'est probablement maintenue au moins jusqu'en 1998.

Sexe des victimes

Les statistiques d'achalandage du métro indiquent que la clientèle féminine représente 55.4% des usagers, et 41.7% de la population de la CUM (les hommes représentant 44.6% des usagers et 48.3% de la population). Le taux annuel de victimisation pour les femmes est de 0.86 par 1,000 et celui des hommes de 2.72 par 1,000. Le ratio de victimisation entre les sexes (2.72/0.86=3.16) est donc de 3 à 1: trois fois plus d'hommes que de femmes sont dans le métro la cible d'une attaque ou d'un vol sur la personne. Ce qui est vrai du métro est également vrai des autobus.

Insérer Tableau 3

Le ratio de victimisation entre les sexes pour Montréal dans son ensemble peut également être calculé puisque nous connaissons le nombre de victimisations personnelles qui touchent les hommes (N=11539) et les femmes (N=11462) et qu'ils représentent respectivement 47.5% (N=843,495) et 52.5 % (N=932,284) de la population de Montréal. Le ratio de victimisation personnelle entre les sexes est de 1.11 sur l'ensemble du territoire de Montréal (cf.Annexe 3). La probabilité pour le femmes d'être la cible d'une victimisation personnelle est donc 3 fois moins élevée dans le métro qu'ailleurs à Montréal. Un état de choses qui mérite d'être souligné car cette vulnérablité moindre est obtenue même si les vols à la tire (ou de sacs à main) et les vols qualifiés y sont relativement plus fréquents qu'ailleurs (cf. Annexe 3). De manière analogue, la probabilité d'être la cible d'une agression ou d'un vol sur la personne est deux fois moins élevée pour les 55 ans et plus qu'ailleurs à Montréal (cf. Tableau 2). Les coûts de la

---

[3] Nous connaissons l'âge des victimes et des suspects impliqués dans 404 incidents. Parmi les 90 victimes âgées de 10 à 14 ans, 25 d'entre elles avaient été attaquées par d'autres écoliers du même âge et 55 par des adolescents de 15 à 19 ans. Parmi les 169 victimes ayant 15 à 19 ans, 126 ont été attaquées par d'autres adolescents du même âge et seulement 32 par des agresseurs plus âgés.

[4] Le fait que les délinquants exploitent un avantage comparatif initial (par exemple leur force physique) est une caractéristique très générale des confrontations délictuelles. Elle n'a rien de spécifique au métro (Farrington, 1993) ou à la délinquance juvénile (Felson, 1996).

Tableau 3

Victimisations personnelles selon le sexe (Montréal, 1995)

	Métro		Autobus		Total CUM	
	H	F	H	F	H	F
homicide	0	0	0	0	0	0
Tentative hom.	2	0	0	0	39	34
Agres. sex.	2	32	0	17	100	1117
Voies de fait	163	66	93	46	6725	6400
Enlèvements	1	4	1	0	181	258
Vols qualifiés	236	57	93	8	1940	858
Harcèlements,men.	41	17	18	9	2348	2752
Autres	2	0	0	1	16	16
Total*	446	176	159	81	11541	11464
Taux de vict. par 1,000	2.72	0.86	0.85	0.31	13.68	12.29
Ratio des taux de vict.(H/F)	3.16		2.74			1.11

* Le sexe des victimes n'est pas souvent consigné lorsqu'il ne s'agit pas d'un crime contre la personne (crime de violence). Le nombre des victimisations personnelles dont on connait le sexe des victimes est donc plus petit que le nombre total des victimisations personnelles.

délinquance du métro sont donc principalement absorbés par les garçons et les adolescents de 10 à 19 ans.

3. Risques de victimisation personnelle et sites urbains.

Dans cette section nous souhaitons évaluer les risques de victimisation auxquels sont exposés les usagers du métro. Pour estimer ces risques nous utilisons les données de l'enquête réalisée en 1993 par la STCUM sur les déplacements urbains (STCUM, 1995c). En 1995, le nombre de victimisations personnelles (connues de la police) dans le métro de Montréal était de 1690. Le taux de victimisation pour les usagers du métro (N=367,415) est donc de 4.6 par 1,000. Ce taux est calculé sur une base annuelle. Pour une journée quelconque celui-ci est de 0.13 sur 10,000 (usagers) ou de 1.3 sur 100,000 (usagers). Il ne représente cependant qu'un indicateur approximatif des risques individuels encourus.

L'achalandage journalier du métro a été calculé, en effet, pour une journée moyenne de semaine. En fait, le taux d'achalandage baisse de manière significative le samedi et le dimanche comme le montre le Tableau 4. Ainsi la moyenne des déplacements en octobre 1998 était de 321,537 les jours de fin de semaine et de 740,128 les jours de semaine - une baisse d'achalandage de 57%. Les victimisations personnelles commises le samedi et le dimanche sont également moins nombreuses (208 en moyenne) qu'en semaine (255 en moyenne) - une baisse relative de 18%. Le Tableau 4 montre que le taux de victimisation demeure très stable durant les jours de semaine (il oscille entre 0.66 et 0.77 par 1,000 usagers). En revanche il double les samedi et dimanche (1.20 et 1.37 respectivement par 1,000 uagers). Il convient par conséquent d'ajuster à la baisse la population quotidienne des usagers du métro de manière à tenir compte de l'achalandage des fins de semaine. La méthode la plus simple est de procéder à une estimation pondérée des usagers du métro (367,415 par jour de semaine et 164,024 par jour de fin de semaine). La moyenne pondérée d'achalandage quotidien est donc de 309,303. Le taux ajusté de victimisation personnelle dans le métro est ainsi de 5.46 pour 1,000 usagers sur une base annuelle et de 1.5 sur 100,000 par jour.

Insérer Tableau 4

Ces risques de victimisation doivent être ajustés en fonction de la durée pendant laquelle les usagers du métro y sont exposés (sur l'importance de cette composante temporelle dans le calcul des taux de criminalité voir Killias, 1991: 98-102) Selon l'enquête sur les déplacements urbains des montréalais réalisée en 1993, chaque usager du métro effectue en moyenne 2 déplacements par jour (722,182 déplacements/367,415 usagers). Le temps moyen passé dans le métro par trajet est de 25 minutes: 4 minutes pour accéder au moyen de transport, 10 minutes de temps d'attente et 11 minutes dans les wagons (Grondines, 1999). Les usagers du métro passent ainsi en moyenne 49 minutes dans le métro par jour (0.83 heures) - une information cruciale pour comparer les risques de victimisation dans le métro et les risques de victimisation dans d'autres sites urbains. Le taux ajusté de victimisation personnelle des usagers du métro par

Tableau 4. Taux de victimisation personnelle dans le métro selon les journées de la semaine (Montréal, 1993)

	Nombre de victim. pers.	Déplacements*	Usagers	Taux de victim. pers. par 1,000
Lundi	233	688,794	351,426	0.66
Mardi	241	711,758	363,142	0.66
Mercredi	240	720,530	367,617	0.65
Jeudi	292	737,921	376,490	0.77
Vendredi	268	741,630	378,383	0.71
Samedi	231	377,560	192,632	1.20
Dimanche	185	265,413	135,415	1.37
Total	1690			

* La distribution journalière est basée sur la moyenne d'achalandage pour le mois d'octobre 1998 (Source: R. Bujold, Exploitation des stations et surveillance - Réseau du métro, STCUM).

heure d'exposition est ainsi de 1.80 sur 100,000 (1.5/0.83).

Alors que les risques généraux de victimisation des résidants de Montréal sont étalés sur 24 heures, le temps passé dans le métro se limite à une période d'une heure (49 minutes). La rareté relative des délits qui se produisent dans le métro (55,292 victimisations personnelles à Montréal, 1690 seulement dans le métro) ne permet pas d'en conclure que les risques individuels encourus par les usagers du métro sont triviaux. Pour estimer ces risques nous procédons en trois temps: 1) identification préalable des destinations urbaines ; 2) détermination de la durée moyenne d'occupation de ces sites de destination; 3) estimation de leur fréquentation relative sur une base journalière.

1/. Les enquêtes origine-destination distinguent habituellement quatre motifs ou destinations de déplacement: le travail et les études, les loisirs, le magasinage et les lieux domestiques (les "retours au domicile"). Nous nous sommes inspirés de cette typologie de base pour classer les "lieux du crime" codifiés dans les rapports d'événements policiers en 4 catégories générales: les sites domestiques, les sites de travail ou d'étude, les sites de magasinage et les sites de loisirs. A ces sites de destination urbaine, s'ajoutent les sites de transit que constituent les rues, les stations de métro et les stations d'autobus. On trouvera à l'Annexe 1 le détail de ces regroupements.

2/. Les données de base recueillies par l'enquête sur les déplacements urbains des Montréalais permettent de "déduire" le temps passé en moyenne dans la plupart des sites urbains (Grondines, 1999): 7.7 heures sur les sites de travail ou d'étude, 3.8 heures dans les destinations de loisir, 2.7 heures dans les sites de magasinage, 0.83 heure dans le métro (deux trajets environ de 25 minutes chacun par jour), 0.83 heure dans les autobus (deux trajets également de 25 minutes chacun par jour). Le temps passé dans les domiciles n'est pas évalué mais nous le fixons intuitivement et provisoirement à 14 heures. De manière analogue, le temps effectivement passé dans la rue ne peut être évalué sur la base des données que nous offrent les enquêtes origine et destination. Nous fixons ce temps passé dans la rue à 49 minutes par jour.

3/. Pour évaluer la fréquentation quotidienne de ces différents sites urbains, nous utilisons la population résidente de la Communauté urbaine de Montréal comme dénominateur de base (N=1,775,779) pour calculer les risques de victimisation dans les foyers domestiques, sur la voie publique (la "rue") et les risques généraux ou totaux de victimisation (première, cinquième et dernière colonnes du Tableau 5). Pour les autres sites urbains (travail-études, magasinage, loisirs) nous utilisons la répartition procentuelle par motif de destination des déplacemetns fournie par l'Enquête Origine-Destination de 1993: la proportion des déplacements-destinations sur 24 heures qui convergent vers les lieux de travail ou d'études (49.1%), les sites de loisirs (15.4%) ou de magasinage (16.1%). Cette ventilation par motif de déplacement nous permet d'apprécier approximativement le nombre de personnes qui fréquentent ces destinations[5]. La

[5] Les données de base pour ces estimations proviennent de la fiche 101 de l'enquête origine-destination réalisée en 1993 par la SCTUM (1995c).

population de référence toutefois, dans ce cas, se limite à ceux qui, à Montréal (CUM), se déplacent effectivement (N=1,514,842). Ainsi le nombre de personnes qui fréquentent les lieux de commerce ou de magasinage est estimé à 243,889 (1,514,842 x 16.1%), alors que le nombre de personnes qui fréquentent les destinations de travail ou d'études serait de 743787 (1,514,842 x 49.1%).

Insérer Tableau 5

Le Tableau 5 présente les résultats de nos analyses. La population résidente de la Communauté urbaine de Montraél étai: de 1,775,779 en 1993. Le taux de victimisation personnelle de ceux qui y vivent est donc de 31.14 par 1000 résidants en 1995 (55,292/1,775,779 par 1,000). En termes absolus, ce risque est en réalité très faible puisque l'incidence de ces victimisations est calculée sur une base annuelle. Pour une journée quelconque de l'année ce risque moyen est de 8.5 sur 100,000 (31.14 par 1,000/365) ou de 0.35 sur 100,000 par heure d'exposition (8.5/24). Bien entendu les risques de victimisation varient selon les destinations urbaines. La probabilité individuelle d'être la cible d'un vol sur la personne ou d'une agression est 6 et 8 fois plus élevée dans le métro (1.8 par 100,000) que dans les lieux de travail et les foyers domestiques, mais elle est en revanche inférieur à la probabilité équivalente de victimisation personnelle dans les rues de Montréal (2.5 par 100,000), dans les sites de magasinage (3.6 par 100,000) et ne diffère guère de celle qui prévaut dans les destinations de loisir (1.5 par 100,000). Elle varie également selon les réseaux de transport en commun (0.4 pour les autobus, 1.8 pour le métro). Ces deux systèmes de transport présentent, cependant, des caractéristiques fort différentes. Les stations de métro présupposent un aménagement de l'espace public beaucoup plus élaboré que celui des stations d'autobus. Parmi les victimisations personnelles dénombrées en 1995, 309 ont lieu dans les véhicules et 1882 dans les stations ou à proximité. Parmi les victimisations recensées en 1995 dans le réseau des autobus, 510 ont eu lieu dans les autobus proprement dits, 416 dans les abribus et 138 dans les édifices de la STCUM. Si l'on se limite aux victimisations personnelles commises dans les véhicules (trains de métro et autobus), les risques de victimisation personnelle semblent comparables (0.33 et 0.37 sur 100,000 respectivement par heure d'exposition).

Les taux plus généraux de criminalité auxquels sont exposées les diverses destinations urbaines peuvent être également examinées. Les vols sur la personne et les agressions commis aux dépens des particuliers ne constitue en effet qu'un sous-ensemble limité de délits. Ils représentent une proportion élevée des délits commis dans les transports en commun (77% pour les stations de métro, 56% pour les stations d'autobus) mais une proportion moindre des délits commis dans la rue (16%), les lieux de magasinage (31%) ou les domiciles (33%). Jusqu'à présent nos analyses exluaient au départ un contentieux important de victimisations personnelles qui ne peuvent pas se produire dans le métro (les cambriolages résidentiels et les délits relatifs aux véhicules automobiles). Elles ne prenaient pas, non plus, en considération les délits qui ciblent les commerces ou les institutions et les délits "sans victimes" (sollicitation publique, possession et trafic de drogues interdites etc.). Toutefois, la distribution par site urbain des taux de criminalité ne diffère pas de manière substantielle de celle des taux de victimisation personnelle: la probabilité d'occurence d'un délit est plus élevée dans les rues (15.48 sur

Tableau 5. Risques moyens de victimisation criminelle par destination et site urbain (Montréal, 1995)

	Destinations urbaines							
	Domicile	Travail& Etudes	Loisirs	Magasinage	Rues	Métro	Autobus[b]	Total
Vict. pers. (année)	19525	6097	5022	8818	13451	1690	599	55292
Vict. pers. par jour	53.5	16.7	13.8	24.1	36.8	4.6	1.6	151.8
Temps passé par jour	14h[a]	7.7h	3.8h	2.7h	.83h[a]	.83h	.83h	24h
Déplacements par jour	1775779	743787	233286	243890	1775779	309303	451263	1775779
Taux de vict. pers. par heure d'exposition par 100,000	0.22	0.29	1.55	3.64	2.50	1.80[b]	0.44	0.36
Ensemble des délits	59649	14911	9652	28444	83254	2191	1064	199165
% vict. pers. sur Total des délits	33%	41%	52%	31%	16%	77%	56%	28%
Taux de délits par heure d'exposition par 100,000	0.66	0.71	2.98	11.83	15.48	2.33	.78	1.28

[a] Estimations intuitives et provisoires, faute de données disponibles.
[b] Les sites "métro" et "autobus" incluent les stations de métro (et leurs abords immédiats) d'un côté et les terminus et les abri-bus de l'autre.

100,000 par heure d'exposition) et les destinations de magasinage (11.83 sur 100,000). Les sites les plus protégés demeurent les foyers domestiques (0.66 sur 100,000) et les lieux de travail (0.71 sur 100,000) ainsi que les transports en commun par autobus (0.78 sur 100,000). Les destinations de loisir (2.98 sur 100,000) et le métro (2.33 sur 100,000) présentent une vulnérabilité intermédiaire.

4. Risques potentiels de victimisation dans le métro et facteurs limitatifs.

De manière générale les risques de faire l'objet d'une agression ou d'un vol sur la personne sont relativement élevés dans les sites où la densité des interactions et des déplacements urbains est marquée (les lieux de magasinage, la voie publique et les corridors de déplacement comme le réseau du métro). Le métro demeure par définition et par vocation un espace de transit et de circulation rapide.Il est donc normal que les occasions d'interaction (de contact ou de rencontre) à la fois bienveillantes, neutres et malveillantes y soient plus nombreuses qu'ailleurs. Le contraire eût été étonnant. La densité des interactions sociales est généralement considérée comme un facteur propice à la délinquance même s'il n'existe pas de consensus sur la manière d'interpréter cette relation (Tittle, 1989) et que la force ou même la direction de cette relation varie selon la manière dont on opérationnalise et mesure chacun de ses termes (O'Brien, 1983; Gillis et Hagan, 1982). Pour les fins de cette étude nous supposons que le fréquence des victimisations personnelles rapportées à la police est une fonction multiplicative de la densité des interactions interpersonnelles que sont susceptibles de produire les environnements urbains (Mayhew et Levinger, 1976).

Il est pertinent, par conséquent, d'évaluer si les risques de victimisation personnelle observés dans le métro ne sont pas en réalité inférieurs aux risques potentiels ou attendus, compte-tenu de la densité très élevée d'occasions d'interaction et de friction qu'offre cet espace de transit. Dans cette analyse nous estimons la densité des occasions de contact dans quatre environnements: l'île de Montréal dans son ensemble (la Communauté urbaine), la ville de Montréal, son centre-ville et le métro lui-même. La densité des occasions de contact est mesurée par le rapport entre le volume de déplacements qui s'effectuent dans un site urbain et la superficie de son territoire.

La superficie à vol d'oiseau du métro de Montréal est de 1,200 mètres carrés par station. Le réseau inclut 65 stations et sa superficie totale de 78,000m^2 (une surface de 8% d'un km^2. Par contraste la superficie du territoire du centre-ville de Montréal est de 3.67 km^2. Pour fins de comparabilité, nous utilisons la superficie du "territoire actif" de la Ville de Montréal (107 sur 171km^2) et de la Communauté urbaine de Montréal (265 sur 487 km^2) où se localisent les principales destinations des déplacements quotidiens des Montréalais (centre d'achats et commerces de détail, surfaces d'habitation, édifices à bureau, espaces d'utilité publique)[6].

---

[6] Les taux d'occupation du sol en 1996 pour la Ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal nous ont été aimablement communiqués par Lyse Roy et Pierre Ste-Marie de la division d'aménagement urbain de la CUM.

Les occasions de contact (aimables, hostiles ou indifférents) dans un site urbain dépendent, bien entendu, de plusieurs facteurs: l'achalandage du site, sa superficie, le temps d'occupation de ceux qui s'y rendent, la proportion d'entre eux qui y sont relativement stationnaires une fois rendus, et la vitesse relative de leurs déplacements dans le site. La vitesse de déplacement sur le site dépend du mode de transport dominant et de son achalandage. Le temps d'occupation du site dépend lui-même des motifs pour lesquels les individus s'y rendent (travail, retour au domicile, magasinage, études, loisirs). Il serait souhaitable qu'une modélisation explicite de tous ces facteurs soit entreprise et incorporée dans l'évaluation des risques différentiels de victimisation par site urbain. Une telle modélisation outrepasse les limites de cette étude. Nous offrons ici, toutefois, un cadre d'analyse préliminaire pour procéder à une comparaison plus systématique de la densité différentielle des occasions de rencontre dans les divers sites de destination des déplacements urbains et dans les corridors qui sont mis en place pour assurer leur fluidité.

Dans un site de destination (un quartier, une municipalité, l'île de Montréal dans son ensemble) ceux qui s'y rendent à telle heure s'ajouteront à ceux qui s'y sont rendus durant l'heure précédente - et qui y demeurent un certain temps. La densité des occasions de contacts y est donc partiellement cumulative. Dans le métro, par contre, ceux qui s'y rendent à telle heure remplaceront ceux qui s'y sont rendus durant l'heure précédente. La densité y est relativement "dissipative". Les trains de métro se succèdent à toutes les 4 minutes durant les heures de pointe et à toutes les 11 minutes le reste du temps. Autrement dit, la pulsation avec laquelle le métro se remplit et se désemplit est très rapide, alors que la rotation des flux de population sur les sites de destination y est beaucoup plus lente: le centre ville se remplit rapidement aux heures de pointe du matin et ne se désengorge que beaucoup plus tard - aux heures de pointe du soir - où se croiseront alors ceux qui retournent à leur domicile et ceux qui viennent s'y divertir pour la soirée ou la nuit. La rotation moyenne des usagers du métro est assurée 7 fois par heure en moyenne pour l'ensemble de la journée (les trains se succédant en moyenne à 8 minutes d'intervalle). Le matin cette rotation est plus élevée (15 fois par heure).

Pour estimer la densité relative des contacts générés par chaque site urbain nous utilisons les données relatives au trafic qui prévaut aux heures de pointe du matin. Nous supposons que ceux qui se rendent à destination y seront stationnaires durant cette période. Pour tenir compte de la nature dissipative de la densité humaine dans le métro, nous supposons aussi que le facteur de rotation (ou de remplacement) est 15 fois plus élevé dans le métro que dans les sites urbains de destination (comme le centre-ville ou l'île de Montréal dans son ensemble). Nous supposons enfin que la quantité de déplacements à pied (qui déterminent en dernière instance les occasions de contact direct entre les individus) est proportionnelle à la quantité totale de déplacements urbains qui se produisent dans les sites de destination.

Insérer Tableau 6

Les résultats de nos analyses (cf.Tableau 6) indiquent que la densité moyenne des occasions de contact et de friction est approximativement 6 fois plus élevée dans l'ensemble des stations de métro que dans le centre-ville; 28 fois plus élevée que dans la Ville de Montréal dans

Tableau 6. Densité relative des occasions de contact dans le métro et d'autres territoires urbains (Montréal, 1995)

	Métro	Centre-Ville	Ville de Montréal	CUM
(1) Superficie totale (en km²)	0.08	3.67	171.11	487.29
(2) Superficie active**	0.08	3.67	107.04	265.30
(3) Volume total des déplacements du matin[1] (6h00-9h00)	349,897	185,628	811,184	1,991,364
(4) Déplacements par heure (6h00-9h00AM)	116,632	61,876	370,395	663,788
Densité des déplacements par km2 par heure[2]	97,194	16,860	3,460	2,502
Densité relative des contacts (Métro/ autres territoires)	--	5.77	28.09	38.85

[1] Sommme des déplacements origine et destination du matin (STCUM,1995:fiches des secteurs 1, 101 et 131 de l'enquête OD de 1993).
[2] Dans le cas du métro, la densité des déplacement par km² est ajusté à la baisse par un facteur de 15 rotations par heure.

son ensemble et 39 fois plus élevée que dans la Communauté urbaine de Montréal. (Bien entendu, cette densité des occasions d'interaction et de friction varie considérablement d'une station de métro à l'autre). Cette "sur-densité" des occasions de contact doit être prise en considération lorsqu'on souhaite évaluer jusqu'à quel point les risques de victimisation personnelle observés sont inférieurs ou non aux risques normaux ou prévisibles de victimisation. D'une part les risques de victimisation personnelle sont 5 fois plus élevés dans le métro qu'ailleurs à Montréal (CUM); en revanche, les occasions de contact (et donc de friction) entre usagers du métro sont 39 fois plus élevées. S'il est vrai que les victimisations personnelles augmentent en fonction de l'accessibilité des cibles (et donc de leur densité), on doit par conséquent en conclure que les risques obervés sont largement inférieurs aux risques attendus ou prévisibles susceptibles de s'actualiser. En bref, les risques de victimisation personnelle dans le métro seraient environ 8 fois moins élevés qu'ils pourraient l'être[7]. L'augmentation de l'incidence des victimisations personnelles commises dans le métro qui s'est produite entre 1995 et 1998 est sans doute préoccupante mais insuffisante, malgré tout, pour remettre en cause cet état de choses.

Pourquoi les risques observés de victimisation ne sont-ils par plus élevés qu'ils ne le sont en réalité? Trois facteurs, entre autres, doivent être pris en considération. Le premier est intrinsèque à la dynamique des interactions humaines que produit naturellement tout réseau de transport en commun. La densité élevée des occasions de contact que l'on trouve dans le métro (ou dans d'autres sites urbains) augmente sans doute les occasions de friction et de victimisation mais elle augmente également les occasions d'entraide ou de "gardiennage" informel entre voyageurs (sur les effets bénéfiques de la densité urbaine, voir Shichor, 1979). La foule offre des occasions criminelles aux délinquants mais elle protège en même temps les victimes potentielles. Il existe également, sans doute, un seuil critique au-delà duquel la densité ou l'accessibilité ces cibles excède de toutes façons le rayon d'action et de décision des délinquants potentiels et exerce un impact marginal décroissant sur la probabilité qu'une victimisation se produise. Par ailleurs, la grande majorité des délits qui surviennent dans le métro oppose des protagonistes qui ne se connaissent pas. Pour les délits dont on peut déterminer (à partir des informations consignées dans les rapports policiers) l'absence ou la présence d'une relation pré-existante entre les protagonistes (victimes et délinquants) - et le cas échéant la nature de cette relation (amis, conjoints, connaissances etc) - seulement 20% des délits qui sont commis dans le métro opposent des protagonistes qui se connaissaient antérieurement au conflit. Cette proportion augmente à 35% pour les délits commis sur la "voie publique", et à 39% pour ceux qui surviennent dans les lieux de loisir. Elle devient bien entendu prédominante pour les délits commis dans les domiciles (87%) ou dans les lieux de travail (72%). Bon nombre de délits résultent ainsi de disputes ou de conflits entre protagonistes qui se connaissent au préalable. L'impersonnalité et la brièveté de la grande majorité des interactions qui se produisent exercent ainsi un effet préventif indirect puisqu'elles restreignent en quelque sorte le répertoire des motivations susceptibles de donner lieu à des frictions susceptibles d'être qualifées de délits.

---

[7] Puisque les occasions de contact et les risques de victimisation personnelle sont respectivement 38 fois et 5 fois plus élevés (38/5=7.6).

Un deuxième facteur mérite d'être relevé. Comme nous l'avons déjà souligné, le répertoire de délits susceptibles d'être commis dans le métro est au départ limité. Les voyageurs laissent derrière eux leurs voitures et leurs maisons - deux cibles majeures des délinquants. Ils voyagent "légèrement" et en cohortes serrées et les gains que les voleurs potentiels peuvent espérer se procurer ne sont guère élevés au départ. Le montant médian des vols commis dans le métro a été calculé pour 1275 des 1690 victimisatins personnelles commises en 1995. Les résultats sont intructifs: $90 en moyenne par vol pour le métro, $75 pour les autobus mais $180 pour l'ensemble des victimisations commises à Montréal ($220 pour les victimisations personnelles commises dans la rue, $238 pour celles qui sont commises dans les domiciles, $227 pour les lieux de travail et $200 pour les lieux de loisirs). Les gains que l'environnement du métro offre aux délinquants potentiels sont ainsi relativement modestes au départ. Un bassin limité d'opportunités délinquantes attrayantes contribue à expliquer pourquoi les risques de victimisation sont moins élevés dans le métro qu'ailleurs malgré l'accessiblité des cibles[8].

Le troisième facteur tient au fait que le métro est un espace fermé et restreint et qu'il fait l'objet d'une surveillance relativement dense. Le nombre de voyageurs dans le métro est de 367,415 en moyenne par jour de semaine. Le flux moyen de voyageurs par heure est donc 18,371. On retrouve dans le métro en une heure quelconque de la journée 510 employés (changeurs, opérateurs, hommes d'entretien etc.) et parmi ceux-ci 130 agents de surveillance. Le taux d'encadrement assuré par ces agents de surveillance est ainsi relativement élevé: 7 agents de surveillance par 1,000 usagers (130/18371) - un taux d'encadrement beaucoup plus élevé que ne sont capables d'offrir les corps policiers. Bien que la mobilité des agents de surveillance soit limitée (en raison de la dispersion physique des stations de métro et de la lenteur relative de leurs déplacements) le territoire à surveiller est très restreint (78,000 m^2 plutôt que les 200 km^2 qui doivent être patrouillés par les policiers de la Communauté urbaine de Montréal). La densité relative de la surveillance susceptible d'être exercée nous semble considérable[9].

Ces agents de surveillance bénéficient également des informations et du soutien des autres employés de la STCUM qui y travaillent et de la surveillance informelle qu'ils y exercent. Les statistiques disponibles indiquent la présence physique dans le métro à tout moment d'environ 370 employés en uniforme les jours de semaine. En combinant la surveillance explicite et la

---

[8] A noter que ces gains médioctres pour un délinquant adulte le sont beaucoup moins pour un délinquant juvénile. Ils le sont d'autant moins, d'un autre point de vue, que la classe d'âge la plus vulnérable a moins de 14 ans (cf. Tableau 2).

[9] Une analyse comparative plus précise de la densité variable du taux d'encadrement et de surveillance des sites urbains mériterait d'être entreprise. A cette surveillance humaine, devrait s'ajouter une analyse de la pénétration, variable selon les sites urbains, de la vidéo-surveillance selon les sites urbains (sur l'impact -trivial -durant de cette vidéo-surveillance dans le métro de Montréal, voir Grandmaison et Tremblay, 1997).

surveillance informelle exercée par l'ensemble des employés présents dans le métro, on obtient un taux d'encadrement de surveillance (formelle et informelle) de 27 employés par 1,000 usagers. Ces employés portent l'uniforme et l'uniforme est à la fois un symbole d'autorité et la garantie d'un allié officiel en cas de difficultés. Les employés exerceraient ainsi une fonction de dissuasion et de prévention même si leurs tâches précises n'y font pas référence.

Insérer Tableau 7

Cet impact préventif ou dissuasif semble bien réel[10]. Nous avons observé (cf. Tableau 4) que les taux de victimisation oscillent entre 0.66 et 0.77 par 1,000 usagers durant les jours de semaine mais augmentent à 1,20 et 1.37 les samedis et dimanches. Or c'est durant le weekeend que les effectifs du personnel du métro baissent d'environ de moitié. De manière analogue les effectifs des agents de surveillance et du personnel baissent de près de 50% entre 14h30 et 21h30[11] et pourraient contribuer au taux relativement élevé de victimisation personnelle après 18h00. Il est vrai que le nombre de victimisations personnelles par heure diminue en soirée (192 incidents par heure entre 15 heures et 18 heures, mais seulement 97 incidents par heure par la suite). Toutefois la baisse d'achalandage diminue environ de moitié en soirée de sorte que le taux de victimisation personnelle en soirée demeure élevé (1.51 par 1,000 usagers comparativement à 1.69 en fin d'après-midi). Nous ne disposons pas de la ventilation horaire de l'achalandage durant la soirée. Il est fort possible que les risques de victimisation augmentent après 20 heures.

Les délinquants potentiels semblent ainsi réagir à l'intensité de la surveillance exercée par les employés du métro (agents de surveillance inclus). Cette surveillance baisse lorsque l'achalandage du métro diminue (le soir et le weekend) parce que le nombre de victimisations augmente en fonction de l'accessibilité des cibles (en l'occurence le nombre d'usagers du métro). Mais les risques individuels de victimisation augmentent lorsque l'achalandage et (la surveillance des employés) diminue (durant le weekend et peut-être en fin de soirée). Il ne semble pas que l'allocation des ressources de surveillance soit aussi optimale qu'elle pourrait l'être.

Conclusion

Nous proposons, en guise de conclusion, d'examiner la dynamique qui s'instaure entre

---

[10] Cette hypothèse devrait cependant être soumise à une évaluation plus rigoureuse capable d'isoler et de mesurer la force relative des effets dissuasifs ou préventifs attribuable à la surveillance formelle ou informelle des employés (baisse ou augmentation des effectifs selon les heures ou les jours de la semaine) et des effects parallèles attribuables à la protection mutuelle des co-usagers du métro (variation de l'achalandage selon les heures ou les jours de la semaine).

[11] Nous avons utilisé la distribution horaire du nombre d'employés (agents, changeurs, opérateurs, hommes d'entretien, autres) présents dans le réseau du métro en une semaine typique en octobre 1999.

Tableau 7. Victimisations personnelles dans le métro par bloc horaire de la journée (Montréal, 1995)

	Métro					Montréal (CUM)	
	Vict. personn. par bloc h.		par heure		Taux de vict.pers. par heure	Victim. personn. par bloc horaire	
	N	%	N	Usagers*	par 1,000	N	%
Ouverture à 8h59	89	5%	22	103081	0.21	2951	5.3%
9h00 à 14h59	335	20%	56	88003	0.64	14892	27%
15h00 à 17h59	576	34%	192	113319	1.69	10296	19%
18h00 à fermeture	676	40%	97	64057	1.51	16849	30%
Minuit à 2h59	--	--	--	--	--	6346	11%
3h00 à 5h59	--	--	--	--	--	2181	3.9%
Total	1676	100%				53515	100%

* La distribution de l'achalandage par bloc horaire provient de l'enquête OD de 1993 (STCUM, 1995;Source::Girard et Berger, Profil de la clientèle du métro, Service de l'action commerciale, STCUM).

les risques de victimisation personnelle auxquels sont exposés les usagers du métro et le "sentiment" de sécurité ou d'insécurité qu'ils choisissent d'exprimer par voie de sondage. Les sondages réalisés en 1999 sur le degré de satisfaction de la clientèle des autobus et du métro[2] sont en effet très instructifs. Ces sondages mensuels s'intéressent à de nombreuses composantes de cette "satisfaction" (bon fonctionnement des escaliers mécanique, propreté, entassement, politesse des employés, ponctualité des horaires d'autobus etc). Un bloc de questions posées aux répondants concernent leur sentiment de sécurité qu'ils sont invités à apprécier sur une échelle de 1 à 10, où le score de 10 signifie "je me sens totalement en sécurité" et le score de 1 signifie "je ne me sens pas du tout en sécurité". Cette question générale donne lieu à une série de questions plus spécifiques concernant le sentiment de sécurité selon la période de la journée (le jour vs le soir) et l'endroit (les quais, les corridors, les wagons).

Le sentiment général de sécurité est généralement élevé pour tous les segments de la clientèle mais, comme on pouvait s'y attendre, il est plus faible pour les femmes (7.8 sur 10) que pour les hommes (8.3 sur 10), et moins marqué pour les 55 ans à 64 ans (7.3 sur 10) que pour les 18 à 45 ans (8 ou plus sur 10). Le sentiment de sécurité baisse le soir de manière significative pour l'ensemble de la clientèle à la fois dans les corridors (6.9 le soir, 8.1 le jour), les quais (7.1 le soir, 8.2 le jour) et les wagons (7.3 le soir, et 8.5 le jour) et amplifie les différences observées entre les classes d'âge et le sexe des répondants.

Plusieurs remarques méritent d'être faites. Tout d'abord les résultats de notre propre enquête indique que les 15 à 19 ans contribuent de manière disproportionnée à la délinquance du métro et que les 10 à 15 constituent la catégorie des usagers la plus susceptible d'être la cible, dans les transports en commun, l'objet d'une victimisation personnelle. Les sondages téléphoniques qui permettent à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) de statuer sur le sentiment de sécurité dans le métro (ou dans les autobus) ciblent en revanche les adultes c'est-à-dire les classes d'âge pour lesquelles les risques de victimisation personnelle sont au départ les plus faibles (cf. Tableau 2). Il existe ainsi une sorte de hiatus entre les instruments d'évaluation dont dispose la STCUM pour évaluer les besoins de la clientèle en termes de sécurité et la distribution effective des risques de victimisation personnelle commises dans le métro.

Deuxièmement, le problème particulier que posent les risques de victimisation personnelle tient à la rareté relative des incidents eux-mêmes. On peut supposer que le sentiment de sécurité des usagers du métro augmente lorsque leurs risques de victimisation personnelle baissent et diminue lorsque ces risques augmentent (sur les paradoxes qui gouvernement le sentiment

---

[2] D.Brousseau (1999) Sentiment de sécurité dans le métro. Tableaux détaillés. Division de la recherche et du développement, STCUM. Le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM) a réalisé en 1998 son propre sondage sur le sentiment de sécurité des résidents et ce sondage aborde de manière explicite l'appréciation des conditions de sécurité dans le métro. Ces appréciations n'ont pas encore fait l'objet d'analyses élaborées. Une étude comparée des résultats obtenus par la STCUM et le SPCUM serait utile.

d'insécurité des acteurs sociaux voir Tremblay et coll., 1993). Ce postulat de correspondance n'est pas faux en soi mais peut être trompeur parce qu'il présuppose implicitement qu'une variation objective de ces risques de victimisation soit aisément détectable par les usagers du métro. En pratique la probabilité d'être la cible d'une victimisation personnelle pour les usagers du métro en un jour donné (de 1995) est de 1.5 sur 100,000 (ou de 1.8 sur 100,000 par heure d'exposition). Même si ces risques augmentaient de manière appréciable (comme le suggèrent les données présentées dans le Tableau 1), la probabilité qu'ils s'actualisent demeure si faible qu'on peut se demander si une telle augmentation pourrait réellement être détectée par les usagers du métro et influencer leurs conduites.

Il n'en demeure pas moins que la baisse du sentiment de sécurité le soir dans le métro témoigne d'une appréciation passablement juste de leur degré de vulnérabilité durant cette période de la journée. Les employés du métro y sont nettement moins nombreux. Et leurs risques de victimisation personnelle y sont relativement élevés. De manière analogue les risques de victimisation personnelle auxquels sont exposées les femmes qui fréquentent le métro sont moins élevés que dans d'autres sites urbains et on devrait s'attendre de ce point de vue à ce que les écarts observés entre les hommes et les femmes soient moins prononcés dans le métro que dans d'autres sites urbains (comme le suggère d'ailleurs le sondage national de victimisation réalisé en 1987, Sacco et Johnson,1990:68).

Finalement, le sentiment de sécurité des individus est également modulé par leur tolérance individuelle aux désordres et aux incivilités et leur penchant à accepter, assumer ou même apprécier les risques (y inclus les risques de victimisation). Mais les segments de la population les plus susceptibles d'être la cible d'une victimisation personnelle (par exemple les garçons de 10 à 19 ans) sont également les plus enclins à les assumer et à moduler à la hausse l'appréciation subjective de leur "sentiment de sécurité". Il en résulte qu'une politique de sécurité dans le métro ne peut être élaborée sur la seule base des sondages de satisfaction actuellement en usage et qu'elle requiert une intégration explicite des données disponibles sur les risques effectifs de victimisation criminelle et une analyse plus fine des facteurs susceptibles de faire varier le degré de sentiment de sécurité des personnes sondées.

Références

Bussière T. et Dallaire Y.(1994) "Etalement urbain et motorisation: où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomérations", Cahiers de géographie du Québec, vol.38, n.105, pp.237-343.

Chapleau R. (1994) "Les pieds, les pauvres et le métro", Routes et transports, vol.24, n.1, pp.35-46.

Coffey W.F. et Drolet R.(1994) "La décentralistion intramétropolitaine des activités économiques dans la région de Montréal, 1981-1991", Cahiers de géographie du Québec, vol.38, n.105, pp.371-394.

Costanzo C.M., Halperin W.C. et N.Gale (1986) "Criminal mobility and the directional componoent in journeys to crime", in R.M.Figlio, S.Hakim et G.F.Rengert (eds) Metropolitan crime patterns, Monsey, Willow Tree Press, pp.73-96.

Farrington D.F. (1993) "Understanding and preventing bullying" in M.Tonry (ed) Crime and Justice: An annual review of research (vol.17), Chicago, University of Chicago Press.

Felson M. (1998) Crime and everyday life, Thounsand Oaks, Pine Forge Press.

Felson R.B.(1996) "Big people hit little people: sex differences in physical power and interpersonal violence", Criminology, vol.34, n.3, pp.433-52.

Gillis A.R. et J.Hagan (1982) "Density, delinquency and design: formal and informal control and the built environment", Criminology, vol.19, n.4, pp.514-529.

Gabor T. and Cottheil E. (1984) "Offender characteristics and spatial mobility: an empirical study and some policy implications", Revue canadienne de criminologie, vol.26, pp.267-81.

Grandmaison R. et Tremblay P. (1997) "Evaluation des effets de la télé-surveillance sur la criminalité commise dans 13 stations du métro de Montréal", Criminologie, vol.30, n.1, pp.93-110.

Grondines J.(1999) Profil de la clientèle du métro: Durées des activités, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (Service de la planification et du développement, Division recherche et développement).

Hesseling R.B.P. (1992) "Using data on offender mobility in ecological research", Journal of quantitative criminology, vol.8, n.1, pp.95-112 .

Killias M. (1991) Précis de criminologie, Berne, Staempfli.

Mayhew B.H. et R.L.Levinger (1976) "Size and density of interaction in human aggregates", American Journal of Sociology, vol.82, pp.86-110.

McIver J.P. (1981) "Criminal mobility: A review of empirical studies", in S.Hakim et G.F. Rengert G.F. (eds), Crime spillover, Beverly Hills, Sage, pp.20-47.

O'Brien R.M. (1983) "Metropolitan structure and violent crime: Which measure of crime?", American Sociological Review, vol.48, pp.434-37.

Ouimet M., Tremblay P., Morselli C. (1997) Analyse stratégique des facteurs démographiques, écoomiques et sociaux qui façonnent l'environnement du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, Ecole de criminologie, Université de Montréal.

Sacco V.F. et H.Johnson (1990) Profil de la victimisation au Canada, Ottawa, Statistique Canada, Ministère des approvisionnements et services.

Shichor D. (1979) "Population density and criminal victimization: some unexpected findings in central cities", Criminology, vol.17, pp.184-193.

STCUM (1995a) Faits saillants de l'Enquête-Ménages Origine-Destination 1993, Montréal, Société du transport de la Communauté urbaine de Montréal (Direction exécutive - Planification et action commerciale).

STCUM (1995b) Profil de la clientèle du métro, Montréal, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (Service de l'action commerciale).

STCUM (1995c) Enquête-Ménages Origine-Destination 1993: système d'information agrégé sur les enquêtes-ménages de MADITUC, Montréal, Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (Direction exécutive, Planification et action commerciale).

Tremblay P., Cordeau G. et Kaczorowski J. (1993) La peur du crime et ses paradoxes: cartes mentales, écologie criminelle et sentiment d'insécurité, Revue canadienne de criminologie, vo.35, no.1, pp.1-18.

Tittle C.R. (1989) "Urbanness and unconventional behavior: a partial test of Claude Fisher's subcultural theory", Criminology, vol.27, n.2, pp. 273-306.

Wikstrom P.H. and Dolmen L. (1990) "Crime and crime trends in different urban environments", Journal of quantitative criminology, vol.6, n.1, pp.7-28.

Annexe 1. Catégories de délits (codes des rapports d'événements policiers, SPCUM)

A.1 (1110 à 1150); A.2 (1210 à 1220);A.3 (1310 à 1340); A.4 (3450-3460); A.5 agressions graves (1410-1420-1440-1450-1470); voies de fait simples (1430,1480); A.6 enlèvements. (1510 à 1560, 15101, 15102); A.7 vols qualifiés,extorsion (1610, 1620, 16101, 1606, 16109, 16201, 16209); A.8 harcèlement, proférer menaces, intimidation, autres crimes de violence (1625, 1630, 1640, 3770, 37101); A.9 vol > $5,000 (2130, 21303, 21304, 21306, 21309)
A.10 vol< $5,000; vol à la tire, vol de sac (21403,21404); vol bicyclette (21406); autres vols (2140,21409, 2150); Autres: troubler la paix, nuisances (3420,3740,37109)

B.1 Port d'armes (3310 à 3350); B.2 incendie cri. (21101, 21109); B.3 vandalisme, méfaits (3730, 3740, 21701, 21702, 37103, 37301, 37302); B.4 vols qualifiés (commerces, inst.) (16102, 16103, 16105); B.5 intro, commerces et intrusion de nuit (21203, 3490);
B.6 Vol à l'étalage (21305 et 21405); B.7 Fraudes, monnaie contrefaite (2160,3420,3820,21601 à 21609)

C.1 Agressions contre policier (1460, 14601); C.2 agressions contre agent de la paix (14602); C.3 nuire agent de la paix (3470); C.4 infractions relatives aux délinquants en liberté (3410, 3440, 3480, 3510, 3520, 97306); C.5 querelles (95102,96320 à 96329, 97102); C.6 infr. drogues (catégories 41**,44**,51** à 54**)
D.7 prostitution (3110 à 3130);

D.1 Cambriolage résidentiel (2120, 21201, 21202, 21209, 3490); D.2 Vols, méfiats et autres délits relatifs aux véhicules automobiles (16104, 21301, 21351 à 21353, 21356, 21357, 21359, 21401, 21703, 21704, 21102).

Annexe 2. Sites urbains (codes des rapports d'événements policiers, SPCUM)

1. Lieux domestiques (1, 2, 3, 34-5, 40).
2. Voie publique (5, 9, 20-22, 24-5, 27-8, 37, 59).
3. Lieux de travail (6-8, 29, 32-33, 38, 56-8, 77, 80, 81).
4. Commerces (4, 31, 41-50, 61, 67-76, 78, 87-88, 91-96, 98).
5. Lieux de loisirs (10-11, 23, 30, 51-55, 60, 63-66, 89-90).
6. Métro (82-3); Autobus-abribus (84-86).
   Autres (62,79,97,99)

Annexe 3 (Début). Victimisations personnelles et délis commis en 1995 à Montréal et dans les transports en commun.

	Métro		Autobus		Transports en commun		Communauté urbaine de Montréal		Ratio (% Métro/%CUM)
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Répertoire A: Agressions et vols sur la personne									
(1) Homicide	0	0%	0	0%	0	0%	57	0.1%	-
(2)Tentative hom.	2	0.1%	0	0%	2	0.09%	133	0.2%	0.5
(3)Agressions sexuelles	33	1.9%	18	3%	51	2.2%	1281	2.3%	0.8
(4)Indécences	18	1%	10	1.7%	28	1.2%	514	0.9%	1.1
(5)Autres agressions									
- graves	49	2.9%	18	3%	67	2.9%	2809	5.1%	0.6
- simples	145	8.6%	117	19.5%	262	11.4%	9782	17.7%	2.1
(6)Enlèvements	5	0.3%	1	0.2%	6	0.3%	439	0.8%	0.4
(7)Vol qualifiés,extorsions	288	17%	54	9%	342	14.9%	2798	5.1%	3.3
(8)Harcèlements,menaces, aut.crimes violents	63	3.7%	30	5%	93	4.1%	5416	9.8%	0.4
(9)Vols >$5000	8	0.5%	3	0.5%	11	0.5%	1711	3.1%	0.2
(10)Vols <$5000									
-à la tire,sacs à main	554	32.8%	191	31.9%	745	32.5%	3771	6.8%	4.8
-bicyclettes	124	7.3%	2	0.3%	126	5.5%	4979	9%	0.8
-autres vols	298	17.6%	145	24.2%	443	19.4%	22875	41.3%	0.6
Total	1690	100%	599	100%	2289	100%	55292	100%	
Répertoire D: autres délits commis aux dépens des particuliers:									
- cambriolages résidentiels	--		--		--		23448		
- méfaits et vols qui ciblent les véhicules automobiles	--		--		--		40600		
Total (Répertoires A & D)	1690		599		2289		119340		

Annexe 3 (Suite et fin). Victimisations personnelles et délis commis en 1995 à Montréal et dans les transports en commun.

	Métro		Autobus		Transports en commun		Communauté urbaine de Montréal		Ratio (%Métro/%CUM)
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Victimisations personnelles									
Répertoire A	1690	77%	599	56%	2289	70%	55292	27.8%	2.8
Répertoires A et D	--		--		--		119340	59.9%	1.3
Répertoire B: délits commis aux dépens des institutions et des commerces									
(1)Port armes	8	0.4%	4	0.4%	12	0.4%	346	0.2%	2.0
(2)Incendies criminels	9	0.4%	13	1.2%	22	0.7%	880	0.4%	1.0
(3)Méfaits,vandalisme	148	6.8%	339	31.8%	487	15%	9361	3.2%	2.1
(4)Vols qual.(commerces,inst.)	2	0.09%	1	0.09%	3	0.09%	2996	1.5%	0.06
(5)Intro. (commerces,autres)	24	1.1%	15	1.4%	39	1.2%	7167	3.6%	0.3
(6)Vols à l'étalage	1	0.05%	0	0%	1	0.03%	6642	3.3%	0.2
(7)Fraudes,monnaie	68	3.1%	11	1%	79	2.4%	6211	3.1%	1.0
Total	260	11.9%	383	36%	643	19.8%	33603	16.8%	0.7
Répertoire C:									
(1)Agressions contre policiers	7	0.3%	1	0.09%	8	0.2%	395	0.2%	0.5
(2)Agressions c. ag. paix	28	1.3%	2	0.2%	30	0.9%	115	0.06%	3.3
(3)Nuire à ag. de la paix	21	1.0%	2	0.2%	23	0.7%	813	0.4%	2.0
(C.1) à (C.3)	56	2.6%	5	0.5%	61	1.9%	1323	0.7%	0.7
(4)Délinquants en liberté	16	0.7%	1	0.09%	17	0.5%	2436	1.2%	0.6
(6)Infr. drogues	16	0.7%	2	0.2%	18	0.5%	2329	1.2%	0.6
Ensemble des délits et infractions	2191	100%	1064	100%	3255	100%	199165	100%	